

学校编码: 10384

分类号 _____ 密级 _____

学号: X2005157052

UDC _____

福建高速公路融资与资金管理探讨



硕 士 学 位 论 文

福建高速公路融资与资金管理探讨

The Financing and fund Management to the Fujian Highway:
Problems and Solution

杨 帆

杨 帆

指导教师 陈国进教授

指导教师姓名: 陈 国 进 教 授

专 业 名 称: 会 计 硕 士 (MPAcc)

论文提交日期: 2 0 0 8 年 月

论文答辩日期: 2 0 0 8 年 月

学位授予日期: 2 0 0 8 年 月

厦 门 大 学

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2008 年 月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学博硕士论文摘要库

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

- () 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。
- () 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

厦门大学博硕士论文摘要库

摘要

我国交通基础设施还较为薄弱，经济发展对交通运输的需求又十分迫切，而政府财力相对较弱，无法满足庞大的公路建设投资，建设资金不足与建设步伐加快的矛盾日益突出。近期的货币紧缩政策更让高速公路建设资金短缺，部分路段甚至出现停工等待资金到位的情况，因此探讨解决高速公路的建设资金问题尤为必要。

本文针对高速公路投融资体制的特点，深入分析了当前社会经济形势对高速公路的影响，金融市场的融资现状，认为当前高速公路融资与资金管理中存在的不足和问题是：融资体制改革滞后、政府的支持力度不足、融资结构中存在金融风险、融资中存在的成本风险、现行融资方式难以适应山区公路建设需要，而分权式财务资金管理使得资金沉淀严重、利用效率低，资金分布的不平衡造成高速公路建设发展的不平衡。

因此，高速公路财务工作应该从“大财务”的角度出发，放宽财务管理的视野，将工程前期的成本预测与控制、资金的筹集与运用的效率、工程实施中的合同签署、工程计量支付的审核、变更的控制与审核、材料采购与价格控制、项目后评估等，都纳入财务管理的范围，以确保既定工程质量前提下的建设成本最低化为目标。

“大财务”的概念是对公路建设资金的流入、支出实行集中、统一的监督管理，解决资金管理中的不足，并在此基础上，整合全省高速公路项目资产为融资和调剂平台，用效益好的路段收入补偿收益较差的路段；用预期可产生稳定的增产现金流的路段融资款缓解山区路段资金到位滞后的问题；降低沉淀资金，减少对外贷款；争取优惠贷款利率；提高资产主体评级，降低融资成本；优化融资结构；并建立资源优化配置机制，管好用好建设资金，降低建设成本；建立公路建设债务平衡基金，解决山区公路建设融资困境。以“大财务”的管理理念将大量资金引向高速公路资金稀缺领域，将有限的资金资源更有效地为公路建设又好又快发展提供保障。

关键词：高速公路；融资；资金管理

厦门大学博硕士论文摘要库

Abstract

The nation's highway transportation infrastructure is in physically and financially developing stage. The current approach to fund highway infrastructure development, which aims to create a nation-wide transportation network and support the continuously growing economy, is not able to address the serious challenges we face today. Inadequate transportation funding from all levels of government – as a result of recent tightening of monetary policy – jeopardizes the necessary maintenance and expansion of our system. Therefore the focus of this paper is specifically on discussing the funding and financing approach that will meet the national needs.

In this paper we will thoroughly analyze the impact of growing economy on highway transportation infrastructure in the context of the characteristics of financing and present situation of financing market. We found the major problems with our current funding approach are: the aging financing system, insufficiency support from government, the involved high risks, and the inapplicability of current financing approach to the transportation investment in rural areas. The inefficiency of investment and the lack of social and spatial equity are the causes for nationwide disproportionate infrastructure development.

We will lay out the basis for a more effective financing system. We propose a broader goal for 'financing' system – it should be extended from existing financing to include the prediction and control over implementation cost, the promotion of fund collection and efficient use, the implementation of signed contract, the project appraisal, the acquisition of material and the price control in order to minimize the cost without sacrificing the project quality. The concept of a "broader financing" is

to have a unified supervision on the inflow and outflow of funds, based on which, help fund system improvements in places that are economically or geographically disadvantaged, reduce the idle capital, reduces the foreign loan, obtain the prime lending rate, reduce the financing cost, optimize financing structure, manages well with the construction funds, reduces the construction cost, establish construction debt balanced fund and solve the rural area highway construction financing problems.

Keywords: High way transportation infrastructure; financing; capital management

目 录	
引 言	1
第一章 高速公路投融资体制的现状与存在的问题	2
第一节 公路投融资体制的改革与发展	2
第二节 高速公路投融资体制和资金管理现状	4
第三节 当前社会经济形势对高速公路发展的影响	6
第四节 高速公路融资与资金管理存在的主要问题	9
第二章 高速公路融资与资金管理的理论分析	11
第一节 高速公路融资的理论分析	11
第二节 高速公路建设资金供需的理论分析	12
第三节 高速公路建设融资和管理相结合的“大财务”理念	18
第三章 我省高速公路建设资金筹措与需求分析	22
第一节 我省高速公路建设资金筹措的历史回顾	22
第二节 我省高速公路建设资金筹措任务	25
第四章 新形势下我省高速公路融资与管理方向的探索	27
第一节 高速公路建设可选择的低利率融资工具	27
第二节 利用“大财务”开源节流	35
第三节 其他需要进一步解决的问题	39
结束语	41
参考文献	42
致 谢	43

厦门大学博硕士论文摘要库

Table of contents

Introduction.....	1
1 The present financing situation for highway transportation.....	2
1.1 The development of transportation infrastructure financing system.....	2
1.2The highway construction investment system and capital management.....	4
1.3 The impact of society and economy on highway construction.....	6
1.4The major problems in financing and capital management.....	9
2 The theoretical analysis of financing and fund management.....	11
2.1The theoretical analysis of financing.....	11
2.2Highway construction funds for the theory of supply and demand analysis...	12
2.3Financing and management of a combination of "financial" concept.....	18
3 The supply and demand analysis of construction funds in Fujian.....	22
3.1 The review of fund collection in Fujian.....	22
3.2 The tasks of fund collection in Fujian.....	25
4 Exploring the future research.....	27
4.1Tools for realizing low interest rate.....	27
4.2 Benefits of 'broader financing'.....	35
4.3Others.....	39
Concluding remarks.....	41
References.....	42
Thanks.....	43

厦门大学博硕士论文摘要库

引 言

十余年来，在国家收费还贷和扩大内需政策的引导下，我国高速公路建设实现了跨越式的发展，2006 年通车里程达 4.53 万公里，居世界第二，到 2020 年时我国将新增高速公路建设债务近 1 万亿元，再建成 3.5 万公里的国家级高速公路网。但是，2007 年面对当前我国经济中出现的新问题，中央经济工作会议提出了“防止经济增长由偏快转为过热、防止价格由结构性上涨演变为明显通货膨胀”的“两防方针”，货币政策由以往的“适度从紧”转变为“从紧”。2008 年央行核定金融机构新增贷款总量将不得超过 2007 年，全年 3.63 万亿元，且 6 次上调存款准备金率，达 17.5%，超过了近 20 年来的历史最高水平。这对于很大程度上依赖银行贷款的高速公路建设，特别是山区高速公路的后续建设融资产生了严重影响。在此背景下，本文针对高速公路投融资体制的特点，深入分析了当前社会经济形势对高速公路的影响，金融市场的融资现状，以及当前高速公路融资与资金管理中的不足和问题，提出站在“大财务”的高度，协调解决当前经济形势下高速公路建设筹融资与管理困难的问题。

第一章 高速公路投融资体制的现状与存在的问题

第一节 公路投融资体制的改革与发展

一、外国投融资体制

在大部分欧洲国家，公路建设实行的是中央财政制，即用于公路建设的资金主要来源于中央财政拨款。这种方式的弊端是使得公路的建设资金受政府预算限制，难以保证资金的稳定性，同时道路使用与资金负担之间没有直接联系，公平性较差。另外采用中央财政制也需要通过繁琐的审批程序，从而造成资金的使用效率较低。

在美国、日本、澳大利亚等国家，实行公路专项资金制度，即将公路税收直接用于公路的建设、运营和管理，属于特定财源制度，以道路使用者为征收对象，体现了公平性的原则。采用公路专项基金制度，可以通过公路使用者税收的方式，建立公路各项费用支出与公路使用者的直接联系，其公平性和稳定性比中央财政制有了明显的改善。同时，各国通过颁布公路专项基金的法律、法规，规范了公路基金的支配行为，提高了资金的使用效率。

二、我国投融资体制的改革与发展

1958 年以前，我国实行中央和地方政府分级建设与管理公路的体制。公路建设由中央和地方分工负责，中央政府负责国家干线公路的规划与修建，地方政府负责本区域公路的规划和修建。

1958 年，中央政府决定，除国防公路仍由中央政府专款投资建设外，将其他公路的建设与管理权全部下放到地方，中央政府基本建设中从此不再列公路建设项目，而改由地方政府计划安排。在计划经济体制之下，公路建设投资主体单一，政府是惟一的投资主体，而且中央政府把繁重的公路建设投资任务交给地方，地方政府由于财力有限，难以拿出充足的资金，无法满足庞大的公路建设投资。公路建设长期落后于经济发展，成为制约国民经济发展的瓶颈。运货难、乘车难，

运力与运输要求的矛盾越来越突出。

1981 年初，我国开始进行公路投融资管理体制的改革。主要采取的措施有：

(1) 1984 年底，实行公路车辆通行费制度，国家出台“贷款修路，收费还贷”等政策，允许通过集资或银行贷款修建收费公路，并对通过收费公路（桥梁、隧道）的车辆收取过路（过桥）费，用于偿还贷款。“贷款修路，收费还贷”政策打开了交通基础设施建设从银行贷款的渠道，“九五”以来，银行贷款已成为我国公路建设的重要资金来源，有效加快了我国公路建设，特别是高等级公路建设的速度。

(2) 1985 年，国务院作出了开征车辆购置附加费的重要决策，为公路建设提供了一项长期稳定的重要资金来源。开创了“取之于车，用之于路”的融资模式。20 多年来，车辆购置附加费（税）的征收，为公路建设提供了 2000 多亿元资金，形成了庞大的收费公路国家股权。

(3) 1989 年以来进一步扩大了公路投融资管理体制改革工作。其基本特征是：实行收费经营制度。

——1989 年开始设立公路有限责任公司（广佛高速公路有限公司）。

——1992 年开始组建公路股份有限公司（江苏宁沪高速公路股份有限公司）。

——1996 年 8 月我国第一家公路股份有限公司——广东高速公路发展股份有限公司的 B 股上市交易。

——1996 年 11 月我国第一家 H 股公路股份有限公司——安徽皖通高速公路股份有限公司在香港联交所上市交易。

——2000 年 5 月沪杭甬高速公路股份有限公司在伦敦证券交易所成功上市，成为我国第一家在国外上市的路桥公司。

——20 世纪 90 年代中期我国开始进行公路收费权转让融资的积极试点

——20 世纪 90 年代后期我国开始进行 BOT 方式筹措公路建设资金的积极尝试。

目前，全国已有 18 家路桥上市公司，还有更多非上市类高速公路公司，建设经营数万公里的高速公路，为我国高速公路走向市场、促进高速公路事业的快速发展做出了重要贡献。

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.